

Encartes
ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
encartesantropologicos@ciesas.edu.mx



García Gorbea, Gabriela; Icazuriaga Montes, Carmen
Estrategias digitales para la movilidad cotidiana de mujeres jóvenes en la Ciudad de México
Encartes, vol. 5, núm 10, septiembre 2022-febrero 2023, pp. 97-124
Enlace: : https://encartes.mx/garcia-icazuriaga-estrategias-digitales-mobilidad-mujeres-mexico
Gabriela García Gorbea ORCID: https://orcid.org/0000-0002-2600-1007
Carmen Icazuriaga Montes ORCID: https://orcid.org/0000-0002-5840-2489
DOI: https://doi.org/10.29340/en.v5n10.268



TEMÁTICAS

ESTRATEGIAS DIGITALES PARA LA MOVILIDAD COTIDIANA DE MUJERES JÓVENES EN LA CIUDAD DE MÉXICO

DIGITAL STRATEGIES FOR THE EVERYDAY MOBILITY OF YOUNG WOMEN IN MEXICO CITY

Gabriela García Gorbea*
Carmen Icazuriaga Montes**

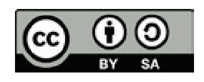
Resumen: ¿Qué medidas toman las mujeres para transitar por un espacio público que perciben como peligroso? En este artículo se analiza cómo el miedo condiciona la movilidad intraurbana de mujeres en la Ciudad de México y las acciones que generan en respuesta. Con base en cuestionarios y entrevistas por medios digitales a mujeres jóvenes de clase media entre los 19 y 30 años de edad, se analizan los saberes que desarrollan para sentirse más seguras durante sus traslados. Su percepción de seguridad y el miedo se ven condicionados por factores como el género, la edad, su experiencia y las zonas por las que se desplazan, por lo cual elaboran múltiples estrategias de respuesta. Estas mujeres usan la tecnología digital para generar redes de seguridad, convirtiendo la movilidad en una actividad que se realiza desde la *co-presencia virtual* y bajo una lógica del *cuidado colectivo*.
Palabras claves: movilidad de mujeres, imaginarios del miedo, inseguridad, estrategias digitales para la movilidad, Ciudad de México.

DIGITAL STRATEGIES FOR THE EVERYDAY MOBILITY OF YOUNG WOMEN IN MEXICO CITY

Abstract: What actions do women take to travel in a public space they perceive as dangerous? This article analyzes the way in which fear conditions the intraurban mobility of women in Mexico City and the actions they generate in response. Based on questionnaires and interviews carried out through digital

* CIESAS Ciudad de México.

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
Encartes 10 • septiembre 2022-febrero 2023, pp. 97-124
Recepción: 8 de octubre de 2021 • Aceptación: 14 de diciembre de 2021
https://encartes.mx





media to young middle-class women aged 19 to 30, we analyze the knowledge they develop to feel safer during their travels within the city. Their perception of security and fear are conditioned by factors such as gender, age, their experience and the areas in which they move, which leads them to create multiple response strategies. These women use digital technology to generate security networks, turning mobility into an activity performed from A virtual co-presence and under a logic of collective care.

Keywords: mobility of women, imaginaries of fear, insecurity, digital strategies for mobility, Mexico City.

Introducción: ser mujer joven, de clase media, y moverse en la Ciudad de México

Para Marlene, los cinco minutos que separaban su casa del sitio de taxis le parecían una eternidad. Salía antes de las siete de la mañana y la calle estaba desierta. Si algo le pasara, nadie se enteraría ni la ayudaría. Violación, desaparición, acoso… La joven de 25 años vive en Ciudad Azteca, en el municipio de Ecatepec, en el Estado de México, y conoce bien los riesgos que podría enfrentar durante sus traslados. Esa entidad tiene doble alerta de violencia de género por el elevado número de feminicidios y desapariciones de niñas y mujeres que se registran en su territorio. Marlene habló de su miedo con una amiga y llegaron a un acuerdo: compartirían sus ubicaciones en tiempo real para acompañarse. Cindy, de 28 años, toma medidas similares. Vive en Naucalpan, municipio donde también hay alerta de género, y envía mensajes a su mamá y a su pareja en cada parte de su trayecto. Carla tiene 26 años, vive en la alcaldía citadina de Benito Juárez y pertenece a un grupo de WhatsApp para casos de emergencia. Una notificación de ese grupo prende la alerta: significa que una mujer está en peligro y que las demás deben movilizarse para ayudarla. A pesar de tener puntos de origen y destino distintos, así como prácticas de movilidad diversas, estas jóvenes implementan estrategias para sentirse más seguras durante sus desplazamientos, incluyendo el uso de herramientas digitales que activan desde sus teléfonos móviles.

Ser mujer y desplazarse por la Ciudad de México implica distintos riesgos pero, aun con el miedo a flor de piel, las jóvenes deben y quieren moverse. Por ello, desarrollan respuestas a los peligros a los que se sienten expuestas, con los medios que tienen a su alcance y con base en sus trayectorias de vida. En este artículo analizamos cómo algunas jóvenes entre



los 19 y 30 años de edad desarrollan dichos saberes para trasladarse por la Ciudad de México (CDMX). La mayor parte de los datos sobre movilidad y seguridad contemplan a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), que está conformada por las 16 alcaldías de la ciudad, 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo. Usamos estos datos de la ZMVM para brindar un contexto más amplio sobre los traslados y la seguridad, sin embargo, tomamos a la Ciudad de México como unidad territorial de referencia, por ser el sitio de origen-destino más frecuente de las mujeres entrevistadas.

Si bien a diario se realizan millones de viajes entre la capital del país y los municipios conurbados, de acuerdo con la Encuesta Origen Destino (EOD) 2017,[1] es más común que las personas con un nivel de escolaridad superior tengan distritos de origen y destino por razones laborales dentro la ciudad. Lo mismo sucede a la inversa: a menor nivel de escolaridad, las personas realizan más viajes, de mayor duración y probablemente desde la zona conurbada (INEGI, 2017). En esta investigación nuestras interlocutoras fueron mujeres que, en su mayoría, tienen escolaridad superior y residen y se trasladan en la Ciudad de México.

Los siguientes hallazgos forman parte de una investigación sobre las estrategias, principalmente digitales, de movilidad segura que utilizan algunas jóvenes de clase media.[2] Este artículo se divide en cinco apartados. En el primero se da un breve contexto de la movilidad en el área de estudio y algunas consideraciones metodológicas sobre la investigación en tiempos de pandemia. Después se analiza la percepción de inseguridad y

[1] La Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) es un estudio realizado de manera conjunta por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México, así como expertos del Instituto de Ingeniería de la UNAM. La edición más reciente fue levantada del 23 de enero al 3 de marzo de 2017, con un tamaño de muestra de 66 625 viviendas en 194 distritos de la CDMX, el Estado de México (EDOMEX) e Hidalgo. Por la complejidad y los costos de una encuesta de este tipo, se proyecta su realización cada diez años.

[2] Esta investigación se desprende de la tesis de maestría de Gabriela García, del Posgrado del CIESAS Ciudad de México, titulada "Movilidad, cuidado colectivo y tecnología. Estrategias digitales para transitar seguras en la Ciudad de México" (2021), dirigida por Carmen Icazuriaga Montes y que fue presentada el 9 de diciembre de 2021.



el miedo que experimentan las mujeres durante sus trayectos por la ciudad. Posteriormente se tratan los imaginarios para la movilidad, así como las estrategias que surgen durante ésta. A manera de conclusión, se presenta una recapitulación con pistas para investigaciones futuras.

Algunas consideraciones metodológicas y contextuales: investigar la movilidad en tiempos pandémicos

Debido a la contingencia sanitaria por el coronavirus sars-cov-2, el trabajo de campo se realizó de manera digital y consistió en una encuesta y entrevistas en profundidad realizadas a través de plataformas de videollamada. Los estudios sobre movilidad suelen valerse de metodologías móviles, en las que quien investiga debe poner el cuerpo en el campo, pero el contexto pandémico volvió necesario descentralizar la noción de espacio dentro de la práctica antropológica, desligándola de la presencia física. Entonces, se eligió el concepto de la copresencia (Di Prospero, 2017) para pensar en otras posibilidades de situarse en el campo y generar conexiones con las mujeres. Además de sus ventajas metodológicas, este concepto se convirtió en una herramienta útil para pensar en las funciones que cumplen las herramientas digitales en la movilidad de algunas jóvenes.

La encuesta, que consistió de 19 preguntas sobre prácticas de movilidad, fue difundida en cinco grupos de mujeres de la zmvm, cuyo rango de edad oscila entre los 18 y los 30 años: tres de Facebook y dos de WhatsApp. En total se obtuvieron 300 respuestas, a partir de las cuales se identificaron 27 interlocutoras para las entrevistas. Éstas se realizaron a través de las plataformas Zoom y Google Meet y su objetivo fue profundizar en las experiencias de cada mujer, ahondando en torno a sus miedos, sus maneras de relacionarse con la ciudad, sus prácticas de movilidad y las estrategias, tanto digitales como análogas, que ponen en marcha durante sus viajes cotidianos.

Ahora bien, la elección de una metodología completamente digital, así como de los grupos observados y en los que se publicó la encuesta, conllevan sesgos que deben ser enunciados. Para empezar, implicó el contacto con mujeres que cuentan con acceso a internet, con una computadora o teléfono inteligente y con una cuenta en redes sociales. Además, los grupos en los que realizamos la observación están constituidos por integrantes de comunidades académicas de universidades privadas que, en su mayoría,

son mujeres de nivel socioeconómico medio. Entonces no se trata de una muestra diversa, pues está integrada por jóvenes con educación superior, que se mueven por zonas específicas de la ciudad y que, aun cuando usan el transporte público, tienen los medios para usar otros modos de transporte, como el auto propio o los taxis de aplicación. Además, al pertenecer a sectores de la sociedad que son privilegiados, el riesgo objetivo al que se enfrentan es menor que el de otras mujeres. Aquí entran en juego los imaginarios del miedo y la construcción social del riesgo, pues a pesar de que estas mujeres no tienen tantas probabilidades de sufrir algún percance, tienen muy presente la idea de que "la siguiente podría ser yo".

Aunado a esto, hay que proceder con cuidado en el análisis de lo que sucede en redes sociales, pues éstos no son espacios neutrales y funcionan con base en algoritmos que privilegian ciertos contenidos y ocultan otros. Las comunidades digitales observadas funcionan de manera particular y generan estrategias específicas de apoyo, que operan dentro de los límites que ellas mismas establecen. Asimismo, el discurso en torno a la inseguridad que construyen estas mujeres y las acciones que generan en respuesta se deben entender a partir de su contexto y lugar de enunciación. A pesar de los sesgos y las limitaciones para llegar a un grupo más diverso de mujeres, la estrategia metodológica implementada permitió sortear los obstáculos impuestos por la pandemia, ya que hizo posible realizar entrevistas y recorridos sin estar en campo, así como conocer las manifestaciones específicas de los miedos que están generalizados entre las mujeres que a diario se mueven por la capital del país.

¿Quiénes son las interlocutoras? De las 27 mujeres entrevistadas, 23 se encuentran entre los 19 y los 29 años de edad, dos de ellas están en sus treintas y dos más son mayores de cuarenta años. La mayoría reside en la Ciudad de México, pero cuatro de ellas radican en los municipios conurbados de Naucalpan (al norponiente de la ciudad) y Ecatepec (al nororiente); aunque estas cuatro jóvenes residen en la ZMVM, realizan sus actividades laborales y de ocio en la ciudad. Respecto al grado de escolaridad, 25 de ellas cursaron o están cursando la educación superior, mientras que una estudió hasta el bachillerato y la otra hasta la secundaria. La gran mayoría estudió o está estudiando en universidades privadas. Sus ocupaciones son diversas: estudiantes de licenciatura, de posgrado, profesionales en empresas privadas, de organizaciones de la sociedad civil, de dependencias gubernamentales y una trabajadora del hogar. Si bien casi todas usaban el transporte



público antes de la pandemia, también tenían los medios económicos para recurrir a otros modos de transporte. Sus lugares de residencia y de destino son variados, aunque en su mayoría requerían de dos modos para trasladarse (por ejemplo caminata y metro, o bicicleta y metro).

Se tomó la decisión de caracterizar a este grupo de mujeres como de clase media y media alta, con base en los siguientes criterios: la mayoría estudia o estudió en universidades privadas como la Universidad Iberoamericana (UIA), el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y el Tecnológico de Monterrey (Tec), cuyas cuotas mensuales ascienden a varios miles de pesos; viven en zonas residenciales consolidadas; destinan más de cinco mil pesos mensuales al consumo de alimentos fuera del hogar; cuentan con servicio de internet, computadora y teléfonos inteligentes y tienen las posibilidades económicas para recurrir a distintos modos de transporte. Además, se tomó en cuenta el Índice de Desarrollo Social (IDS) para reforzar esta caracterización, ya que la mayor parte de las entrevistadas vive y se mueve en el poniente de la ciudad, donde están las zonas con los más altos IDS, tanto a nivel alcaldía como manzana. Destaca que diez de ellas habitan en la alcaldía Benito Juárez, que es la que tiene el IDS más elevado de la Ciudad de México. Asimismo, la mayor parte de ellas se ubica en zonas con buena cobertura de diversos modos de transporte e infraestructura de movilidad. Adicionalmente, todas utilizan herramientas digitales para la movilidad, aunque sus procesos de adopción y lógicas de uso difieren. En las siguientes líneas nos enfocamos en el uso de estas herramientas para la seguridad durante los traslados, así como los miedos a los que responden.

A través de los datos obtenidos, encontramos que los miedos y percepciones que estas mujeres tienen sobre la ciudad, así como las estrategias que generan en respuesta, están condicionados por el género, la edad, las experiencias de vida y las zonas de origen y destino. El uso de la tecnología digital es una de entre varias respuestas, pero se distingue del resto en tanto que posibilita la creación de redes de seguridad, que convierten a la movilidad en una actividad que se realiza desde la copresencia digital y bajo una lógica del cuidado colectivo.

Movilidad y seguridad en la Ciudad de México

Primero, es necesario esbozar brevemente algunas cuestiones centrales en torno a las mujeres, la movilidad y la inseguridad en la Ciudad de México y su zona conurbada. La suma de los municipios del EDOMEX e Hidalgo y

de las alcaldías de la CDMX que conforman a la ZMVM, constituye la zona más poblada y con mayor densidad poblacional del país. De manera más acotada a la ciudad, según el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, en sus 16 alcaldías habitan 9 209 944 personas, de las cuales 52.2% son mujeres y 47.8% hombres. El grueso de la población se encuentra entre los 25 y los 50 años de edad. En su mayoría son adultos en edad productiva, que realizan múltiples desplazamientos al día. ¿Pero qué características tiene su movilidad?

La Ciudad de México cuenta con una amplia gama de modos de transporte, incluyendo los masivos y administrados por el gobierno —como el metro o metrobús—, los concesionados —como los microbuses y colectivos—, los taxis y los servicios de alquiler de bicicleta, entre otros. La oferta de movilidad es amplia, pero la cobertura, calidad y seguridad de cada transporte es muy variada. De acuerdo con la EOD 2017, en un día regular entre semana, las personas mayores de seis años llevan a cabo 34.56 millones de viajes en la ZMVM, de los cuales 11.15 comprenden exclusivamente la caminata. La mayor parte de la población de la ZMVM que se traslada a diario lo hace en el transporte público. Según la EOD, los dos modos de transporte más usados son el colectivo (combi) y el metro, mientras que los principales lugares de destino suelen ser el hogar y aquellos relacionados con actividades laborales y de estudio.

Ahora bien, existen diferencias importantes en la forma en la que mujeres y hombres se desplazan por la ciudad. De acuerdo con el Estudio Origen-Destino de la ZMVM 2017, de los 15.6 millones de personas que se mueven a diario en esta zona, 49% son hombres y 51% son mujeres. La misma encuesta establece que las mujeres realizan 16% más viajes que los hombres, pero éstos son 30% más cortos que los de ellos. Aunado a lo anterior, es posible identificar cuatro aspectos que caracterizan a la movilidad de las mujeres: (1) tienen patrones de desplazamiento más complejos que los de los hombres, pues hacen más paradas y se mueven en más horarios; (2) tienen menor acceso a transportes privados y motorizados; (3) usan más el transporte público y (4) caminan más (Díaz, 2018).

¿De qué maneras la inseguridad afecta la movilidad de las mujeres? ¿Cuáles son las diferencias que existen entre la movilidad y la percepción de seguridad de unas y otros? A las necesidades y los patrones específicos de movilidad se debe sumar que las mujeres son más vulnerables a sufrir acoso o violencia sexual tanto en los transportes como en los espacios



públicos. Como señalamos, este apartado toma como base datos de la Ciudad de México (CDMX), en tanto que es el sitio en el que residen y se desplazan la mayoría de las jóvenes entrevistadas. Según una encuesta de 2018 realizada por la Fundación Thomson Reuters, la CDMX cuenta con el sistema de transporte público más peligroso para las mujeres. Indica que tres de cada cuatro capitalinas temen sufrir acoso, abuso o violencia sexual a bordo del transporte público y que la seguridad constituye su principal preocupación a la hora de desplazarse. Estos resultados no son aislados. Según datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, además de sufrir más agresiones que los hombres, las mujeres invierten más tiempo y dinero en sus traslados (Semovi, 2019). Mientras que a ellos les lleva hasta dos horas y 29 minutos completar sus viajes en varias zonas de la ciudad, las mujeres pasan más de 2.5 horas en sus trayectos. Además, usan más los taxis, tanto de calle como de aplicación, lo cual les representa un mayor gasto.

Otras disparidades entre mujeres y hombres respecto al uso y acceso a los modos de transporte, que inciden en la seguridad durante los desplazamientos, son las relacionadas con los propósitos de los viajes. Se estima que alrededor del 50% de los viajes totales de las mujeres en la ciudad son para labores de cuidado (Méndez, 2020), como compras o acompañar y llevar o recoger a alguien. Esto implica que las mujeres no sólo hacen más viajes, sino que suelen cubrir distancias más cortas, contar con múltiples destinos y tener a una o más personas a su cargo. Los centros educativos, áreas comerciales y consultorios médicos destacan como destinos frecuentes para las mujeres, sobre todo en horarios "valle". ¿Cómo se relaciona esto con la seguridad? Al cargar con las tareas de cuidado, las mujeres ven afectada su capacidad de acceder a transportes independientes o en los que viajen sólo ellas, como la bicicleta. Además, al estar la ciudad y sus sistemas de transporte pensados para hombres en edad productiva, las mujeres se mueven por un entorno urbano que no está diseñado para ellas. En los horarios valle, los transportes suelen ir más vacíos y menos vigilados, lo cual vuelve más probable que sean víctimas de alguna agresión. Además, como caminan más, deben desplazarse por calles mal iluminadas y mal pavimentadas, lo cual afecta de manera negativa su percepción de seguridad.

El diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México, formulado en 2017 por el gobierno capitalino, el Instituto de las Mujeres, El Colegio de México y ONU



Mujeres México, identifica que la movilidad de las mujeres se ve limitada por otros factores además del género, como son la edad, el modo de transporte que se usa, las zonas de desplazamiento y el nivel socioeconómico. Esto se relaciona con las estrategias que ellas diseñan para lidiar con la desigualdad estructural que experimentan cotidianamente y con que los transportes disponibles no están pensados para sus necesidades y formas de viajar. El diagnóstico concluye que, durante sus trayectos, las mujeres se enfrentan a la violencia machista en sus distintas manifestaciones, que va desde el acoso callejero y los tocamientos hasta la violación, cuestiones que muchas veces se "normalizan".

El miedo que tienen las mujeres y las experiencias diferenciadas de desplazamientos respecto de los hombres son muestras de que las movilidades son prácticas sociales no neutrales (Jirón, Carrasco y Rebolledo, 2020). El movimiento debe entenderse como una fuente de estatus, de poder, en el que inciden factores que llevan a que algunos se muevan, mientras otros se quedan inmóviles. La seguridad y los miedos diferenciados son ejemplos de los factores que propician o limitan la movilidad de las mujeres, aunque en distintos grados.

La violencia, y el miedo a ésta, se convierten en elementos claves para las experiencias cotidianas de las viajeras en las ciudades, pues la constante falta de seguridad en los espacios públicos tiene un impacto en las decisiones que toman las mujeres (Viswanath, 2018). El miedo lo impregna todo, acecha como una amenaza constante no sólo a la movilidad, sino al bienestar general de las mujeres, al reducir su espacio de vida y afectar su relación con la ciudad (Maldonado, 2005). Hablar del sentimiento o percepción de la seguridad es relevante porque, aun cuando es posible que las mujeres no sufran episodios o incidentes de violencia en el día a día, el miedo a éstos sí las acompaña en lo cotidiano.

Pero, ¿cuál es el panorama general de la inseguridad en la Ciudad de México y por qué pareciera afectar más a las mujeres? La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE[3]) 2020

---

[3] La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) busca medir victimización y delitos y es realizada por el INEGI. Para la edición 2020 y debido a la pandemia, el levantamiento se hizo en dos periodos: del 17 al 31 marzo y del 27 de julio al 4 de septiembre de 2020. Su población objetivo es la de 18 años y más, y cuenta con un tamaño de muestra nacional de 101 988 viviendas.



estima que, en 2019, cerca de 39 556 hombres y 35 238 mujeres fueron víctimas de un delito en la capital del país (INEGI, 2020). Si bien el feminicidio no se encuentra entre los delitos más frecuentes —robo o asalto en la calle o transporte público y fraude— sí ha aumentado. De 2015 a 2019 se registraron 253 feminicidios en la CDMX, 71 de éstos ocurrieron en 2019 (Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, 2020).

La inseguridad en la capital del país es un problema generalizado, pero no afecta de la misma manera a mujeres y hombres. En general, son ellas quienes tienen más miedo a ser victimizadas. El rubro de "otros delitos", que contempla el secuestro o secuestro exprés y los delitos sexuales como hostigamiento, manoseo, exhibicionismo, intento de violación y violación sexual tiene una tasa de 794 para los hombres y 4 045 para las mujeres, situación que se agrava si se considera que la gran mayoría de esos delitos no son denunciados.

A escala local, según la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH), la Ciudad de México es la entidad con mayor proporción de violencia contra las mujeres (INEGI, 2016). La encuesta toma en cuenta distintos ámbitos de ocurrencia de la violencia y la CDMX está a la cabeza en los ámbitos escolar y comunitario. Respecto de éste, la entidad registra 61.1% de violencia contra las mujeres, contra la media nacional de 38.7%. Esa violencia sucede, por orden de importancia, en la calle o el parque (65.3%), en el autobús o microbús (13.2%), en el metro (6.5%), en el mercado, plaza, tianguis o centro comercial (5.2%), metrobús (1.2%). Las agresiones ocurridas en la calle son principalmente de tipo sexual (66.8%), e incluyen conductas como los piropos ofensivos, la intimidación, el acecho, el abuso sexual y la violación. Las más afectadas son las mujeres de 25 a 34 años, seguidas por las mujeres de 15 a 24 años. Si bien las cifras muestran que las jóvenes son quienes más sufren la violencia en el ámbito comunitario, los porcentajes también son altos entre las mujeres mayores.

Ante el creciente número de feminicidios y agresiones contra las mujeres, en 2019 el gobierno de la Ciudad de México declaró la alerta por violencia de género (AVGM) en la entidad. El mecanismo está diseñado para proteger los derechos de las mujeres y contempla que los distintos órdenes de gobierno deben llevar a cabo acciones de emergencia para enfrentar y erradicar la violencia feminicida y los agravios que impidan el pleno

ejercicio de los derechos humanos de las mujeres (Instituto Nacional de las Mujeres, 2021). Desde hace décadas, el gobierno local ha implementado distintas políticas y medidas para proteger a las mujeres y las niñas en los transportes y espacios públicos. Por ejemplo, la delimitación de vagones exclusivos en el metro y en el metrobús, la creación de la línea de transporte Atenea, que es solo para mujeres; las campañas en contra del acoso sexual y la implementación de senderos seguros, con cámaras de vigilancia y botones de pánico.

Si bien la alerta de género entró en vigor en la CDMX hasta 2019, desde 2015 ya existía en algunos municipios de la zona conurbada del estado de México, varios de los cuales cuentan con una doble alerta por feminicidio y por desaparición de mujeres. La ZMVM concentra, pues, a varias entidades en alerta y es una zona con alta incidencia de agresiones contra las niñas y mujeres.

Tras este breve contexto, se puede entender que las mujeres tengan prácticas de movilidad distintas de las de los hombres, pues se sienten más inseguras y son más propensas a ciertos peligros. El miedo, sobre todo a la violencia sexual, se convierte en un condicionante para su movilidad y su relación con el entorno urbano. Pero las mueve el deseo de ocupar el espacio público sin que el temor les impida usarlo y disfrutarlo, motivadas por las ansias de conocer, de experimentar la ciudad en conjunto con las otras; tejiendo redes de conocimiento y afectos desde lo colectivo, con la certeza de que las demás las acompañan y cuidan.

Imaginarios y representaciones en torno a la inseguridad y la movilidad

¿De dónde surge la preocupación por la seguridad y las respuestas que se generan en consecuencia? ¿Cómo es que el miedo se inscribe sobre el espacio y los cuerpos? Los imaginarios urbanos son un buen punto de partida para dar respuesta a estas preguntas. Éstos expresan sentimientos colectivos y operan como códigos no escritos que permiten y prohíben ciertas prácticas (Reguillo, 2008). Son imágenes-guías, socialmente compartidas, que dan sentido a la representación mental, pueden guiar la acción e influyen sobre la vida cotidiana de los sujetos (Hiernaux, 2007; Lindón, 2007). El imaginario es un concepto útil que conjuga la percepción de inseguridad que las mujeres tienen en la ciudad, las representaciones sociales que construyen en torno a los riesgos a los que se consideran



expuestas y la manera en la que esto afecta sus prácticas de movilidad. De tal modo, es posible entender la existencia de ciertos horarios, zonas y poblaciones proscritos, así como de un *corpus* no escrito de saberes (Ortega, 2019) para enfrentarse a los distintos peligros que acechan en el espacio público.

Los medios de comunicación, las autoridades, las experiencias cotidianas y el propio espacio urbano alimentan y refuerzan los imaginarios de las mujeres, generando la imagen de una ciudad peligrosa y hostil para ellas, lo que a su vez permite y proscribe de manera implícita ciertas acciones. Así, todas las mujeres entrevistadas experimentan estos imaginarios en su vida cotidiana, por ejemplo, al evitar ir solas a lugares que no conocen, modificar horarios para no estar fuera cuando está oscuro, preferir taxis de aplicación en lugar de taxis regulares y elegir ropa que no atraiga la atención de los hombres. En casos extremos, y que fueron los menos, estos imaginarios también pueden llevar a la inmovilidad, aunque la mayor parte del tiempo las mujeres generan respuestas para lidiar con los miedos y los peligros.

No se debe perder de vista la importancia del género para el análisis tanto de los imaginarios como de las prácticas de movilidad y la percepción de seguridad. El género se puede entender como una relación jerárquica y marcada por el estatus, una estructura binaria y desigual en que la posición masculina se toma como la medida de todas las cosas, como el único lugar de enunciación válido, mientras que la posición femenina se relega y se considera de menor importancia (Segato, 2016). La posición femenina se refiere no sólo a las mujeres, sino también a los cuerpos feminizados. Además, se trata de una categoría que abre muchas posibilidades de análisis, pues permite entender e historizar la construcción de la diferencia sexual (Scott, 2010). De este modo, si se usa de manera crítica, el género nos lleva a cuestionar los significados, implicaciones y contextos en que se da la diferencia sexual en momentos históricos determinados. Para el caso de esta investigación, permite entender los significados que se producen en torno a ciertos cuerpos sexuados, por ejemplo las jóvenes entrevistadas, y su relación con el espacio.

Por otra parte, al hablar de la movilidad intraurbana, hay que preguntarse por las expresiones sociales y geográficas que adquieren la (in) seguridad y los miedos, puesto que en las ciudades contemporáneas la inseguridad se ha convertido en algo ubicuo, que los sujetos tratan de

controlar a través de una territorialización (Reguillo, 2008). Entonces, las mujeres delimitan ciertas zonas o lugares como peligrosos y eso moldea su experiencia de la ciudad: qué zonas evitan, qué sujetos les representan un riesgo, entre otros.

Todo discurso sobre la inseguridad tiene el contexto histórico y social del sujeto que lo enuncia. Así, toda interpretación se produce desde un lugar, poniendo al centro preguntas sobre quién percibe, interpreta y actúa. Aunque algunas de nuestras interlocutoras viven en municipios de la zona conurbada y se mueven en transportes concesionados como las combis, la mayoría se desplaza dentro de los límites de la ciudad, en alcaldías como Cuauhtémoc, Benito Juárez y Álvaro Obregón, por zonas que conocen, que son seguras y en las que es posible acceder a transportes más regulados, como el metro y el metrobús. Todo esto debe ser tomado en cuenta a la hora de entender aquello que les da miedo y los lugares que asocian con el peligro.

Respecto a la infraestructura urbana, destacan la ausencia de alumbrado público, el mal estado de las aceras, que puede dificultar correr en caso de ser necesario; la presencia de árboles muy altos y frondosos que cubren las luminarias y sirven como posibles escondites para agresores, el trazado desordenado de las calles, las avenidas estrechas con efecto de túnel, las zonas con mucha basura y con mobiliario urbano en mal estado, la ausencia de cámaras de vigilancia, las áreas residenciales en las que no hay negocios en los que solicitar ayuda en caso de peligro y los terrenos baldíos donde pueden esconderse individuos peligrosos.

En cuanto a los sujetos generadores de miedo, las jóvenes mencionaron a las personas en situación de calle, a los consumidores de drogas en la vía pública, a los hombres en general, sobre todo si están en grupo y son jóvenes, así como a los conductores de transporte público y de carga. Paula, consultora en economía de 26 años, vive en Azcapotzalco y a diario pasa por calles en las que hay muchas naves industriales y tráilers. A pesar de que se trata de vías rápidas, prefiere bajarse de la acera y caminar por el arroyo vehicular con tal de no pasar por donde están los conductores de tráilers. Asegura que prefiere morir atropellada a ser violada por un chofer.

Los espacios y los lugares transmiten mensajes y significados simbólicos según el género, reflejando las maneras en las que éste se construye y entiende en determinados contextos (Massey, 1994). Aparece entonces



una relación entre el género y la espacialidad, entre los discursos en torno a lo que implica ser hombre y ser mujer en cada sociedad y la manera en la que unas y otros se deben relacionar con el espacio y ocuparlo. La separación y el control espacial, así como el etiquetado de ciertos lugares como impropios para hombres o mujeres, son ejemplos de las maneras en las que el espacio produce y reproduce esquemas de desigualdad de género. Sin embargo, es preciso no esencializar y hacer énfasis en la relevancia de lo específico, en las maneras en las que el género se interrelaciona con otros factores, como la edad y el nivel socioeconómico.

Las mujeres entrevistadas consideran que su género condiciona sus actividades y prácticas de movilidad. Las horas de oscuridad se consideran proscritas, pues la falta de luz se asocia con el peligro y con la posibilidad de ser atacadas. Algo similar sucede con las colonias desconocidas y las que tienen "mala fama", pues se considera que una mujer sola no debe ir a esos lugares.

Paola, que tiene 27 años y trabaja en una organización de la sociedad civil, considera que existen múltiples características espaciales que aumentan su miedo y percepción de inseguridad:

> Los parques no me gusta cruzarlos. Mejor les doy la vuelta. Y si no hay luz en la calle, no paso por ahí. O sea, creo que el alumbrado público es clave. Por lo menos para ver, porque a veces no sabes si hay alguien esperando por ahí si no hay luz. Me hace sentir mucho más segura conocer la zona, saber dónde estoy (Paola, 12 de noviembre de 2020).

La presencia de ciertas características espaciales y personas transmite la sensación de que esos no son lugares para mujeres. Ciertos cuerpos son vistos como fuera de lugar y, al estar excluidos, se vuelve "permisible" la violencia ejercida en su contra (Soto, 2015). Esto se relaciona íntimamente con el machismo y se refleja en la culpabilidad que experimentan varias de las mujeres que entrevistamos al rememorar episodios de acoso en el transporte público. La mayoría de estos incidentes sucedió en los vagones mixtos del metro y las mujeres consideran que fue su culpa, que ellas se expusieron al viajar ahí, aun cuando tenían la posibilidad de ir en las áreas solo para mujeres. Al transgredir la división de espacios, atreviéndose a subir a un vagón con hombres o caminando por una calle oscura, las mujeres cargan con la responsabilidad y culpa de lo que pueda suceder a sus cuerpos.

Los miedos se inscriben sobre ciertos lugares y corporalidades. Desde temprana edad, a las mujeres se les enseña a calificar ciertos lugares como seguros o inseguros, así como a ejercer autocontrol sobre sus comportamientos (Soto, 2015). De este modo, se recurre a estrategias como no salir a ciertas horas, siempre viajar acompañadas o no vestir ropa que marque la silueta, para ocultarse o pasar desapercibidas. A manera de experiencia corporeizada, el miedo reproduce las relaciones espaciales existentes, y el temor a las agresiones sexuales es un aspecto central para la forma en que las mujeres se relacionan con la ciudad y con los otros (Soto, 2015). Al indagar sobre sus peores miedos al momento de salir a la calle, mencionaron a la violación, los manoseos, la desaparición y el feminicidio. Así, los temores centrales son los relacionados con el cuerpo y las violencias que sobre éste pueden ejercerse.

La información que se publica en los medios de comunicación[4] y las narrativas de las demás personas también influyen en la generación de representaciones mentales de la ciudad, estableciendo algunos lugares, prácticas y cuerpos como "fuera de límites". De este modo, las interacciones, los discursos y las prácticas participan en la construcción de imaginarios. Sin embargo, esto puede entrar en conflicto con las vivencias y los encuentros cotidianos de los sujetos, que no necesariamente tienen que haber vivido situaciones de inseguridad o peligro para tenerlas siempre presentes. Las jóvenes nombraron una serie de lugares que les provocan

[4] Aquí cobran importancia la "nota roja" y la cobertura noticiosa que se suele dar a los feminicidios. En su mayoría, esas notas tienen un enfoque revictimizante y sensacionalista, que despoja a las víctimas de toda privacidad y dignidad y hace de sus muertes objeto de consumo. Un ejemplo reciente, que fue mencionado por varias interlocutoras, fue el feminicidio de Ingrid Escamilla, joven desollada en la alcaldía Gustavo A. Madero en febrero de 2020. Las fotos de su cuerpo fueron filtradas y publicadas en varios periódicos de nota roja. El tratamiento noticioso de la muerte de Ingrid generó enojo e indignación entre las mujeres, así como una ola de protestas. Ante la presión pública, el gobierno aprobó la Ley Ingrid, que sanciona la difusión y reproducción indebida de fotos de víctimas. Además ese feminicidio se dio en el contexto de protestas multitudinarias en la capital del país como las convocadas ante el llamado de "No me cuidan, me violan", resultado de las violaciones de dos jóvenes a manos de agentes de la policía. Esas manifestaciones evidenciaron la ira y el hartazgo ante la incompetencia de las autoridades y la revictimización que ejercen sobre las mujeres.



miedo y a los cuales no entrarían solas o por voluntad propia, aun cuando nunca han estado en ellos. Tepito apareció con frecuencia como un sitio al que es mejor no ir, pues se le asocia con el delito y la delincuencia. La colonia Morelos, en la que se ubica el barrio de Tepito, y el centro, con que también colinda, se consideran las zonas con mayor violencia letal de la ciudad y en las que se concentran los homicidios (Navarrete, 2020). La colonia de los Doctores también apareció como una zona peligrosa, por considerarse un sitio de robos, mientras que Ecatepec, Iztapalapa o Ciudad Nezahualcóyotl aparecieron como lugares rodeados de un aura de peligro.

Dichas zonas presentan niveles de marginación social más elevados que el resto de la ciudad, tienen una mayor densidad poblacional y cargan con diversos estigmas territoriales. Según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, Ecatepec e Iztapalapa se encuentran entre los municipios que, a escala nacional, albergan un mayor número de personas en situación de pobreza (Suárez, 2019), además de ser zonas con niveles elevados de percepción de inseguridad. En resumen, se trata de lugares a los que una mujer no debe ir, mucho menos si va sola o si es de noche. Esto se relaciona con el machismo que persiste en la sociedad mexicana, pues se considera que una mujer va más segura acompañada por un hombre. De modo que la lista de lugares prohibidos y los riesgos a los que se está expuesta disminuyen al viajar en compañía de alguien más, sobre todo si es hombre.

Las narrativas mediáticas, entonces, son fundamentales para hablar de los imaginarios urbanos y su relación con los miedos. Casi todas las mujeres entrevistadas dijeron que las noticias y publicaciones sobre violencia de género tienen efectos de distinta duración sobre su percepción de la ciudad y sus miedos. En un primer momento, sus temores se ven exacerbados y se sienten más vulnerables. Después desarrollan una visión más práctica: sienten miedo, pero no pueden quedarse encerradas. Modifican algunos de sus hábitos, pero tienen que desplazarse. No pueden ni quieren quedarse inmóviles. De ahí que generan una serie de estrategias para protegerse y continuar con sus vidas, tratando de minimizar las posibilidades de pasar por alguna situación de inseguridad. Carla, comunicóloga que trabaja en el área de eventos de una universidad, recuerda las noticias sobre intentos de secuestro de mujeres en las inmediaciones de las estaciones del metro reportados a principios de 2019. La joven de 26 años usaba a

diario ese medio de transporte. Ante el miedo, adoptó una actitud de alerta constante, que implicaba caminar de cierta manera e incluso cargar con implementos de defensa personal:

> Nunca puedes salir de manera tranquila. Nunca puedes salir sin este pensamiento latente de "tengo que estar alerta todo el tiempo". Entonces voy ya como cuidándome todo el tiempo. O sea, yo me acuerdo que aparte de llevar mi gas pimienta, sí era de las que traía las llaves afuera, así como listas ¿no? (Carla, 20 de noviembre de 2020).

Cindy es diseñadora gráfica y vive en Naucalpan. Ante la gran cantidad de noticias sobre mujeres desaparecidas y asesinadas con las que se encontraba, en especial en esa zona fronteriza entre la ciudad y el EDOMEX, incrementó sus estrategias de seguridad. La joven de 28 años no podía dejar que el miedo la paralizara, pues diario debía desplazarse una gran distancia para llegar hasta su trabajo, ubicado en Polanco. Uno de los pasos extra que introdujo a sus prácticas de movilidad fue enviar mensajes de WhatsApp a su novio y a su mamá antes de subir a cada modo de transporte. Antes mandaba solo dos avisos: cuando salía de casa y cuando llegaba a su destino. Ahora, envía más de cinco.

Como lo muestran las experiencias de Cindy y Carla, las mujeres cuestionan los imaginarios urbanos marcados por el miedo, negándose a que el temor siga siendo una condicionante para su movilidad y su experiencia urbana.

Estrategias para moverse seguras

¿Cuáles son estas estrategias? ¿Cuál es su lógica y de qué manera interactúan con las medidas de las autoridades para la procuración de la seguridad de las mujeres? Hablar de estrategias implica pensar en cómo los individuos movilizan sus recursos dentro de campos de posibilidades específicos para cumplir con ciertos objetivos (Zamorano, 2003). En las siguientes líneas se ahondará más en estas estrategias, en la manera en la que las mujeres las implementan y el contexto al que responden.

Antes de salir de casa, las jóvenes toman múltiples decisiones sobre cada parte de sus trayectos para llegar a salvo a su destino. Elegir la ropa que visten en función del transporte que usarán y el horario en el que viajarán, diseñar una ruta que pase por calles iluminadas y transitadas,



colocar el cuerpo de manera estratégica —ocultando ciertas partes y encogiéndose lo más posible para evitar el contacto con los otros— dentro de los vagones y vehículos, avisar a un contacto de confianza sobre su paradero. Todas éstas son estrategias que implementan tanto en lo físico como en lo digital.

Las acciones que llevan a cabo las interlocutoras para sentirse más seguras durante sus traslados deben analizarse tomando en cuenta las posibilidades, límites y luchas que suceden dentro del campo social de la seguridad, en el que actores públicos y privados están en constante disputa (Zamorano, 2019). Esto implica considerar que su actuar confluye, sustituye y en ocasiones entra en conflicto con el de las autoridades. Para las mujeres que entrevistamos, las acciones para protegerse son una manera de subsanar aquello que la policía y el gobierno de la ciudad no atienden, de tomar en sus manos la procuración de su seguridad. Tal es el caso de Marlene, joven de 25 años, quien antes de la pandemia viajaba todos los días desde Ecatepec hasta Paseo de la Reforma. Marlene tiene varias estrategias para sentirse segura durante sus traslados, pero considera que, como ciudadana, no le corresponde tomar esas acciones. Trata de hacerse cargo de su seguridad, pero lo ve como una carga, como una imposición de responsabilidades que no deberían tocarle:

> Sé que si no me cuido yo, ellos [las autoridades] no me van a cuidar. Y que si yo no creo redes a mi alrededor, que sepan quién soy, que sepan dónde estoy, que sepan cómo me muevo, lo más probable es que nadie lo haga por mí. O sea, yo creo que cada vez más y más hemos tenido que crear… pues no sé si son comunidades o si son redes, pero son de cuidado para nosotras mismas, bajo el entendido de que nosotras mismas vamos a responder. Y vamos a ayudar y vamos a buscar, porque el Estado no lo está haciendo (Marlene, 4 de diciembre de 2020).

Para entender la relación entre (in)seguridad y movilidad, hay que pensar en que estas mujeres cuentan con conocimientos que desarrollan sobre la práctica y materializan para enfrentar distintas contingencias durante sus trayectos diarios. Sus estrategias para la movilidad se pueden entender como programas de respuesta específicos para ciertos miedos, cuyo conocimiento va conformando los manuales de supervivencia urbana de las mujeres (Reguillo, 2008). Otra posibilidad es verlas a manera de

negociaciones y tácticas que implementan las mujeres para enfrentarse a un entorno urbano marcado por la inequidad de género (Soto, 2015).

A cada peligro potencial corresponde una respuesta especial, que se pone en práctica para lidiar con el miedo y la inseguridad. Como el cuerpo ocupa el lugar principal en la escala de miedos de las mujeres, son varias las estrategias enfocadas en éste. Las jóvenes entrevistadas distinguen entre estrategias previas al traslado las que implementan en el coche o transporte público de las que toman cuando se sienten en peligro. Las medidas antes de ponerse en movimiento incluyen buscar la ruta más segura y más rápida para llegar a su destino, avisar a algún contacto de confianza sobre sus planes y paradero, cubrirse el cuerpo y vestir ropa cómoda. Durante los trayectos, quienes viajan en auto ocultan sus bolsos y objetos de valor, evitan pasar por calles oscuras o con muchos baches y están siempre atentas a sus espejos, en caso de que alguien extraño se acerque. En el transporte público, el cuerpo se pliega lo más posible para evitar ser tocado o mirado, se opta por los espacios exclusivos para mujeres, los objetos de valor van guardados y, en caso de llevar una bolsa grande o mochila, ésta se usa a manera de escudo protector para el cuerpo. Asimismo, se envían mensajes de seguimiento en cada parte del trayecto.

Cargar con un implemento de defensa personal también se ha vuelto usual y varias dijeron llevar una navaja, un gas pimienta, un *taser*[5] o algún paraguas que pudiera servir para golpear. Sin embargo, consideran que gran parte de estas estrategias son placebos, medidas que tienen una función psicológica —les dan cierto grado de tranquilidad y prevención— más que una utilidad práctica en caso de sufrir un ataque. Aquí resulta relevante pensar en cómo tales acciones se insertan en determinado campo de posibilidades, en este caso el de la producción de seguridad, donde por más que las mujeres desplieguen los recursos a su alcance, su efectividad se verá limitada por su posición dentro del campo. De este modo, muchas de ellas se perciben como personas que pueden intentar defenderse pero que tienen pocas probabilidades de éxito.

Ahora bien, el uso de los dispositivos digitales como los teléfonos inteligentes se ha hecho cada vez más común dentro de las estrategias de seguridad de algunas jóvenes. Mandar un mensaje o compartir la ubicación en tiempo real a través de WhatsApp, formar grupos de acompañamiento

[5] Dispositivo que emite descargas eléctricas.





y vigilancia para la movilidad en Facebook, Telegram o WhatsApp, así como descargar aplicaciones especializadas para rastrear a contactos de confianza son algunas de las maneras en las que las interlocutoras aprovechan la tecnología para sentirse más seguras.

Al hablar de estas estrategias digitales surgen preguntas en torno a procesos de apropiación y cómo lo que sucede en el espacio *online* se articula con lo *offline.* En otras palabras, de qué maneras se entrecruzan las prácticas digitales y analógicas. Sobre la apropiación de lo digital, ésta depende del entorno cultural y cotidiano de los sujetos, pues se vincula con un cuerpo social y cultural específico, así como con experiencias y vivencias cotidianas (Gravante y Sierra, 2016). Esto quiere decir que, para que el proceso de apropiación se consume, las mujeres deben encontrar un sentido o función para las herramientas, dándoles un uso para satisfacer necesidades específicas. Entonces, la apropiación y el uso de la tecnología digital responde a necesidades reales de sujetos determinados. Las mujeres recurren a estas herramientas como una forma de asumirse productoras de su seguridad, como una respuesta al miedo y a la inseguridad, para no quedarse inmóviles o pasivas ante los riesgos a los que se consideran expuestas.

Las herramientas tecnológicas son objetos relacionales y de resignificación de las prácticas cotidianas de los sujetos que las usan (Gravante y Sierra, 2016). Además, al sumarse a la movilidad, tienen la capacidad de incidir sobre lo *offline,* de tener efectos tangibles sobre las experiencias diarias de las mujeres. Resulta relevante pensar en la manera en que el uso de la tecnología digital se suma a prácticas que ya se ponen en marcha desde lo corporal.

Las estrategias digitales cobran sentido cuando se cuenta con protocolos para aplicarlas y cuando actúan en conjunto con otras acciones que se realizan *in situ*. Si bien todas las mujeres entrevistadas envían mensajes de WhatsApp para avisar de su paradero o comparten su ubicación con algún contacto de confianza, sólo una de ellas, Laura, cuenta con planes específicos para distintos escenarios de emergencia.[6] Laura tiene 27 años y diariamente se desplaza desde el extremo norte del Estado de México,

[6] Por ejemplo, Karen ha pensado y diseñado acciones de respuesta para taxis, colectivos, camiones, el metro y la calle. Asimismo, estableció una serie de preguntas claves que hacer a una mujer que pide auxilio vía mensaje telefónico.

donde vive, hasta Ciudad Universitaria, donde estudia, y la empresa donde trabaja, al norte de la ciudad. Suele usar el transporte público, lo cual le implica largas horas a bordo de colectivos, metro y autobús; buena parte de esos trayectos transcurren por maizales, vías rápidas y terrenos baldíos. Son lugares en los que, si algo le pasara, nadie se enteraría ni acudiría en su auxilio. Además, Laura vive y se mueve por el Estado de México, una de las entidades más letales para las mujeres.

Cada que sube al transporte, la joven recuerda las historias de numerosas mujeres desaparecidas y asesinadas por los caminos que ella transita. Piensa también en sus experiencias de acoso sexual y las que le han compartido sus amigas, así como en el intento de feminicidio al que sobrevivió. El miedo está ahí, la acompaña a cada paso. Pero Laura ha aprendido a dominarlo, a instrumentarlo. Sabe usar su cuerpo, conoce dónde golpear y hacer daño, cómo dejar rastros de su paradero y cómo actuar en caso de que una mujer desaparezca. También ha desarrollado planes de respuesta que contemplan el uso del celular. Cuando una mujer está en peligro, manda un mensaje a su grupo de acompañamiento —que debe estar integrado por gente con la voluntad y los medios para auxiliarla—, desde donde se le harán preguntas claves para conocer su situación y ubicación. Más allá del mero aviso, estas acciones tienen efectos tangibles que pueden llevar (y en el caso de Laura han llevado) a salvar la vida de otras mujeres. Las demás jóvenes entrevistadas no cuentan con estos protocolos de acción. Muchas de ellas tienen grupos de monitoreo y seguimiento en WhatsApp o aplicaciones mediante las cuales comparten su ubicación con algún contacto. Pero más allá del acto de comunicar su paradero, de avisar, no saben qué harían esos contactos de confianza ante una situación de riesgo.

De este modo, el uso que hacen de estas herramientas digitales responde a una necesidad emocional de sentirse más seguras, de sentir que alguien sabe dónde están, que no viajan del todo solas. Además, brinda la esperanza de que, en caso de que algo malo les llegara a pasar, habría gente dispuesta a buscarlas, gente que sabría hallar las pistas correctas e incluso, dado el caso, podría dar con su paradero o el de su cuerpo. Al pensar en incidentes específicos, las mujeres no tienen certeza sobre lo que harían o la manera en la que reaccionarían. Saben que, en caso de un ataque, estarían solas, que sólo se tendrían a sí mismas para defenderse. El uso de las estrategias digitales para la movilidad se ve limitado, entonces, por diversas cuestiones, la principal de las cuales es contar con un plan de



acción para casos de emergencia. Sin embargo, es importante resaltar la seguridad que les da el sentirse acompañadas. Aquí resulta útil el concepto de la copresencia (Di Prospero, 2017), que entiende a la co-ubicación física como una entre muchas posibilidades de estar presente. La comunicación que se da a través de distintas herramientas digitales durante la movilidad permite convertirlas en una práctica que se realiza desde la copresencia. Así, las mujeres y sus seres queridos se sienten más seguros y construyen redes de acompañamiento en las que comparten afectos y conocimientos. Y esto puede marcar la diferencia a la hora de buscar y auxiliar a otra mujer ante una situación de peligro.

La copresencia durante la movilidad también se ve favorecida por el hecho de que quienes integran los grupos de apoyo son miembros de la familia, parejas o amigas cercanas. Al existir un precedente de encuentro cara a cara, la conexión establecida en lo digital cobra más fuerza. Los mensajes de WhatsApp y las aplicaciones que funcionan a manera de botón de alerta permiten una movilidad desde la copresencia. Esto aporta más tranquilidad a las mujeres y tiene un efecto psicológico sobre sus desplazamientos. En los grupos de apoyo, además, se comparten consejos de defensa y experiencias que contribuyen a la creación de nuevos saberes y estrategias desde la colectividad. Estas herramientas no sólo sirven a la mujer que las usa, sino que podrían salvar la vida de alguien más. Los conocimientos que así se generan se transmiten y enriquecen de manera colectiva, con lo cual más mujeres los saben y pueden aplicarlos.

Sumado a lo anterior, es posible pensar en la movilidad desde una perspectiva de la interdependencia (Jirón, Carrasco y Rebolledo, 2020), donde el cuidado y las relaciones sociales tienen un papel central. Mirar los desplazamientos desde este lente implica pensar en redes de movilidad en las que se articulan necesidades, rutinas y recursos de distintas personas. Quienes integran estas redes están unidos en su día a día por conexiones emocionales y/o prácticas, que requieren de la existencia del conjunto para ser posibles (Jirón, Carrasco y Rebolledo, 2020). Las relaciones sociales que se posibilitan y refuerzan a través de estas redes se convierten en recursos que pueden marcar la diferencia para los capitales de movilidad de las personas. Para las mujeres entrevistadas, estas redes permiten crear experiencias de movilidad más seguras e incluso llegan a modificar su relación con el entorno urbano abriendo la posibilidad de ir más allá del miedo.



A manera de conclusión: aprender a moverse a pesar del miedo

Existen múltiples barreras para la movilidad, como las de género, económicas, las espaciales, las de saberes o las tecnológicas, que se experimentan de distintas maneras y determinan las experiencias de movilidad de las personas. Las mujeres se enfrentan a varias de estas barreras en su día a día, aunque en distintos grados, dependiendo de sus capitales de movilidad y de factores como su edad y nivel socioeconómico. En este artículo se ha mostrado cómo algunas jóvenes de clase media de la Ciudad de México utilizan las herramientas digitales a su alcance para generar estrategias que les permiten sentirse más seguras durante sus traslados. Estas estrategias se suman a otras que se adoptan desde lo corpóreo e inmediato y generan todo un conjunto de saberes para la movilidad que las mujeres se transmiten unas a otras y que se orientan al cuidado de sí mismas y de todas. La cuestión central es actuar con todo lo que se tenga al alcance en el intento por llegar vivas y a salvo a sus destinos.

Estas acciones se suman a las de otros actores dentro del campo de la seguridad y responden a la necesidad de moverse por un entorno urbano que se percibe como peligroso. Si bien el miedo sigue siendo un componente central para la relación de las mujeres con la ciudad que genera imaginarios urbanos específicos y pone el énfasis en los peligros asociados con el cuerpo, también existe el deseo de no quedarse inmóvil, de ocupar el espacio. Esto se logra desde lo colectivo, con prácticas de movilidad que se realizan a partir de la copresencia y la interdependencia; desde un acompañamiento y un cuidado que son posibilitados por el uso de la tecnología digital.

Pensar desde una perspectiva de la interdependencia también permite entender cómo las mujeres utilizan las herramientas digitales para sortear algunas de las barreras a su movilidad. La implementación de estas acciones quita el foco del desplazamiento individual en favor del carácter interconectado y relacional de la movilidad, que siempre implica la existencia de una red o colectividad. Sumado a la copresencia, esto lleva a reflexionar sobre la importancia de las estrategias digitales para incrementar el capital de movilidad de las mujeres al proveer de saberes, acompañamiento y protección a quienes las usan. Si bien esto es posible para algunas, sobre todo jóvenes como las entrevistadas, que cuentan con el capital económico, tecnológico y de conocimientos, su lógica responde a una necesidad de cuidarse todas.



A través de las nuevas tecnologías de información y comunicación se crean nuevas geografías (Gravante y Sierra, 2016). El espacio digital funge como punto de encuentro y organización, como una posible vía de resistencia y de creación de redes de solidaridad y apoyo, para rebelarse en contra de la ocultación del cuerpo en el espacio urbano y moverse de manera libre y segura. El uso de estas herramientas contribuye a la construcción de imaginarios urbanos más esperanzadores y menos caracterizados por el miedo. No más cuerpos que se esconden para evitar ser violentados, sino cuerpos que accionan nuevos y distintos saberes para transitar a salvo.

Bibliografía

Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México (2020). *Ciudad de México 2020. Un diagnóstico de la desigualdad socioterritorial*. México: Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México. Recuperado de https://www.evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/DIES20/ciudad-de-mexico-2020-un-diagnostico-de-la-desigualdad-socio-territorial.pdf, consultado el 28 de junio de 2022.

Di Prospero, Carolina (2017). "Antropología de lo digital: construcción del campo etnográfico en co-presencia". *Virtualis*, vol. 8, núm. 15, pp. 44-60.

Díaz, Rodrigo (2018, 6 de febrero). "Movilidad y mujer: más allá de los transportes rosa". *Nexos* [sitio web]. Recuperaado de https://labrujula.nexos.com.mx/movilidad-y-mujer-mas-alla-de-los-transportes-rosa/, consultado el 28 de junio de 2022.

García, Gabriela. (2021). *Movilidad, cuidado colectivo y tecnología. Estrategias digitales para transitar seguras en la Ciudad de México*. Tesis de maestría en Antropología Social. Recuperada de http://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1015/1454, consultado el 28 de junio de 2022.

Gobierno de la Ciudad de México, Instituto de las Mujeres, El Colegio de México y ONU Mujeres México (2017). *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México*. México: Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres. Recuperado de https://

mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2017/03/diagnostico-ciudades-seguras, consultado el 28 de junio de 2022.

Gravante, Tommaso y Francisco Sierra (2016). "Ciudadanía digital y acción colectiva en América Latina". *La Trama de la Comunicación,* vol. 20, núm. 1, pp.163-175. https://doi.org/10.35305/lt.v20i1.568

Hiernaux, Daniel (2007). "Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos". *Revista Eure*, vol. 33, núm. 99, pp. 17-30. https://doi.org/10.4067/S0250-71612007000200003

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2016). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH)*. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2016/, consultado el 28 de junio de 2022.

— (2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD)*. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/, consultado el 28 de junio de 2022.

— , Instituto de Ingeniería de la UNAM e Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM (2017). *Estudio origen-destino de la Zona Metropolitana del valle de México (ZMVM)*. Recuperado de http://giitral.iingen.unam.mx/Estudios/EstudioOD-ZMVM-2017.html, consultado el 28 de junio de 2022.

— (2020). *Censo de Población y Vivienda*. Recuperado de https://inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/, consultado el 28 de junio de 2022.

— (2020). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)*. Recuperado de https://inegi.org.mx/programas/envipe/2020/, consultado el 28 de junio de 2022.

Instituto Nacional de las Mujeres (2021, 24 de octubre). "Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres", *INMUJERES* [sitio web]. Recuperado de https://www.gob.mx/inmujeres/acciones-y-programas/alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres-80739, consultado el 28 de junio de 2022.

Jirón, Paula, Juan-Antonio Carrasco y Marcela Rebolledo (2020). "Observing Gendered Interdependent Mobility Barriers using an Ethnographic and Time Use Approach". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 140, pp. 204-214. https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.08.018





Lindón, Alicia (2007). "La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos". *Revista Eure*, vol. 33, núm. 99, pp. 7-16. https://doi.org/10.4067/S0250-71612007000200002

Maldonado, Moralba (2005). "El paisaje y el miedo urbano", en Obdulia Gutiérrez (coord.), *La ciudad y el miedo. VII Coloquio de Geografía Urbana*. Gerona: Universidad de Gerona, pp. 95-102.

Massey, Doreen (1994). *Space, Place, and Gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Méndez, Gisela (2020, 27 de marzo). "Anatomía de la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México". *Ensamble Urbano* [sitio web]. Recuperado de https://ciudadvisible.blog/2020/03/27/anatomia-de-la-movilidad-de-las-mujeres-en-la-ciudad-de-mexico/, consultado el 28 de junio de 2022.

Navarrete, Shelma (2020, 17 de noviembre). "12 calles concentran la mitad de los homicidios en el centro y la colonia Morelos". *Expansión* [sitio web]. Recuperado de https://politica.expansion.mx/cdmx/2020/11/17/12-calles-concentran-la-mitad-de-los-homicidios-en-las-colonias-centro-y-morelos, consultado el 28 de junio de 2022.

Ortega, Luis A. (2019). *Transitar en contextos de inseguridad. Saberes, prevenciones y reconfiguraciones durante la movilidad cotidiana en el sur de Ecatepec de Morelos, estado de México*. Tesis de doctorado en Antropología Social. Recuperado de http://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1015/963, consultado el 28 de junio de 2022.

Reguillo, Rossana (2008). "Sociabilidad, inseguridad y miedos. Una trilogía para pensar la ciudad contemporánea". *Alteridades,* vol. 18, núm. 36, pp. 63-74.

Salinas, Fernanda (2021, 5 febrero). "¿Recuerdas al DF? Te contamos por qué ahora se llama Ciudad de México". *Milenio* [sitio web]. Recuperado de https://www.milenio.com/politica/cinco-anos-de-cdmx-te-contamos-por-que-dejo-de-ser-distrito-federal, consultado el 28 de junio de 2022.

Scott, Joan (2010). "Gender: Still a Useful Category of Analysis?". *Diogenes,* vol. 57, núm. 1, pp. 7-14. https://doi.org/10.1177/0392192110369316

Segato, Rita (2016). *La guerra contra las mujeres.* Madrid: Traficantes de sueños.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) (2019). *Plan estratégico de género y movilidad 2019*. México: Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Recuperado de https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf, consultado el 28 de junio de 2022.

Soto, Paula (2015). "Ciudad y espacio público. Un análisis de género de la inseguridad en la colonia Doctores", en Guénola Caprón y Cristina Sánchez-Mejorada (coord.), *La (in)seguridad en la metrópoli. Territorio, segurización y espacio público*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, pp. 235-265.

Suárez, Alejandro. (2019, 25 de junio). "Ecatepec, el municipio con mayor índice de pobreza urbana: Coneval". *El Sol de México* [sitio web]. Recuperado de https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/valle-de-mexico/ecatepec-el-municipio-con-mayor-indice-de-pobreza-urbana-coneval-3812593.html, consultado el 28 de junio de 2022.

Thomson Reuters Foundation (2018, 15 de noviembre). "Transporte en Ciudad de México, el más peligroso para las mujeres: sondeo global". *Reuters* [sitio web]. Recuperado de https://www.reuters.com/article/transporte-mujeres-mexico-idLTAL2N1XQ04F, consultado el 28 de junio de 2022.

Viswanath, Kalpana (2018). "Mujeres, violencia y ciudad", en Juma Assiago e Ivette Tinoco (coord.), *Ciudad y seguridad. Las comunidades y los derechos ciudadanos en la coproducción de la seguridad*. Toluca: Fondo Editorial Estado de México, pp. 305-322.

Zamorano, Claudia (2003). "La aplicación de la noción de estrategia en los estudios urbanos franceses: las estrategias residenciales". *Sociológica*, vol. 18, núm. 51, pp. 165-187.

— (2019). "¿Qué tan pública es la seguridad pública en México?". *Revista Mexicana de Sociología,* vol. 81, núm. 3, pp. 479-507.



Gabriela García Gorbea es es licenciada en Comunicación en la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México y maestra en Antropología Social en el CIESAS-CDMX. Se ha desempeñado en los ámbitos del periodismo y de la sociedad civil, colaborando con distintas organizaciones nacionales e internacionales. Entre sus intereses de investigación se incluyen la movilidad, las estrategias que implementan las mujeres para una movilidad segura, la construcción social del riesgo y la gentrificación.

Carmen Icazuriaga Montes es licenciada y maestra en Antropología Social en la Universidad Iberoamericana de la ciudad de México. Doctora en Geografía Humana por la Universidad de la Sorbona-París I. Profesora-investigadora titular C en el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. Ha impartido cursos en Licenciatura y principalmente Posgrado en Antropología, en distintas universidades. Ha ocupado diversos cargos académico-administrativos en el CIESAS y ha sido miembro de diferentes comisiones de otras instituciones académicas del país. Es la responsable institucional de la Cátedra de Geografía Humana Elisée Reclus. Sus líneas de investigación son metropolización, desarrollo urbano, sectores medios, cultura urbana, movilidad, accesibilidad, apropiación y usos del espacio público por diferentes sectores de población en la CDMX.



CONTENIDO

Vol. 5, núm. 10, septiembre 2022-febrero 2023
https://encartes.mx

ISSN: 2594-2999



ENCARTES MULTIMEDIA

ENTREVISTAS

DISCREPANCIAS



RESEÑAS CRÍTICAS



DIRECTORIO









Encartes, año 5, núm 10, septiembre 2022-febrero 2023, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, México, D. F., Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76, encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera Escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México, Tel. +52 (664) 631 6344, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A. C., Periférico Sur Manuel Gómez Morin, núm. 8585, Tlaquepaque, Jalisco, Tel. (33) 3669 3434, y El Colegio de San Luís, A. C., Parque de Macul, núm. 155, Fracc. Colinas del Parque, San Luis Potosi, México, Tel. (444) 811 01 01. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica https://encartes.mx. ISSN: 2594-2999.